D 9 272 714

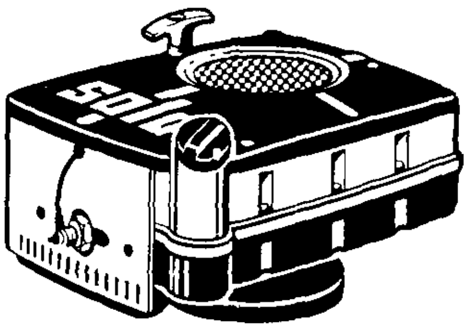
solo 272

Bedienungsanleitung und Ersatzteilliste

Owner's Manual and Spare Parts List

Instructions de Service et Liste de pieèces de rechange

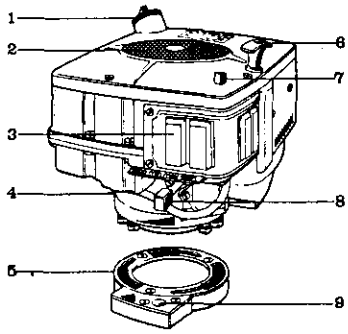
Instrucciones de manejo y Lista de piezas de recambio



SOLO KLEINMOTOREN GMBH
7032 Sindelfingen 6
Postfach 20, Telefon (0 70 31) 301-0
Telex 7 265 840 / 7 265 892 Export
Telegramm Solomotor

Zentral Ersatzteil-Service
nur innerhalb BRD
Tel. 0 71 59 / 4 12 61

Printed in Germany, Imprimé en Allemagne
3.85/1 Wa. Best. Nr. D 9 272 714

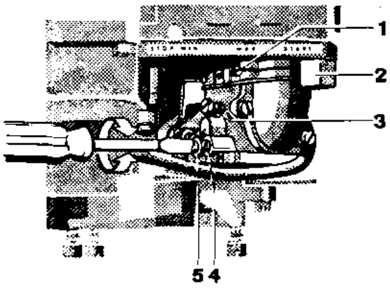


1 Tank-Einfüllstutzen
2 Schleuderblech
3 Luftfilter-Abdeckblech
4 Verriegelungshebel
5 Geräteflansch
6 Startergriff
7 Tupfer
8 Bedienungshebel
9 Nocken (nur bei Geräten mit Handgasregulierung)

1 Tank Filler Plug
2 Air Screen
3 Air Filter Cover
4 Locking Pin
5 Equipment flange
6 Starter Handle
7 Tickler
8 Control Lever
9 Cam

1 Bouchon de réservoir
2 Tamis centrifuge
3 Tôle de recouvrement du filtre à air
4 Levier de verrouillage
5 Bride de montage
6 Poignée de lanceur
7 Touche d'appel
8 Levier de réglage
9 Came

1. Tubuladura de relleno del depósito
2. Chapa centrifuga
3. Tapa de protección del filtro de aire
4. Palanca de bloqueo
5. Brida de la herramienta
6. Empuñadura del arrancador
7. Pulsador
8. Palanca de maniobra
9. Leva (solo para herramientas con regulación manual de gas)



Membranvergaser
1 Drehzahl-Einstellschraube
2 Bedienungs-Hebel
3 Leerlauf-Anschlagschraube
4 Vollast-Düse
5 Teillast-Düse

Diaphragm Carburetor
1 Rev Set Screw
2 Throttle Control
3 Idle Set Screw
4 Main Speed Jet
5 Part Load Jet

Carburateur à membrane
1 = Vis de réglage du nombre de tours
2 = Levier de commande
3 = Vis de butée du ralenti
4 = Gicleur de pleine charge
5 = Gicleur de charge partielle

Carburador de diafragma
1. Tornillo de regulación del número de revoluciones
2. Palanca de maniobra
3. Tornillo de tope de la marcha en vacío
4. Tobera de plena carga
5. Tobera de carga parcial

Bedienungsanleitung

AUFSETZEN DES MOTORS

Motor so auf das jeweilige Gerät aufsetzen, daß die Pfeilspitzen an Motorflansch und Gerät übereinanderstehen **(Bild)** – dann Motor in Pfeilrichtung bis zum Anschlag drehen (ca. ¼ Umdrehung). Verriegelung (4) einschnappen lassen.

TANKEN

Kraftstoff

Der Combi-Motor ist ein Zweitakter und muß mit einer Kraftstoff-Öl-Mischung betrieben werden.

Zweitakt-Gemisch:
Wir müssen vor der Verwendung von Super-Kraftstoff abraten, da hierdurch Schäden an Dichtungen im Motor- und Vergaserbereich entstehen können.

Mischungsverhältnis:
Wir empfehlen eine Mischung Normalbenzin : Öl von 40:1 (2,5%) bei Verwendung des von uns angebotenen Spezial-Zweitaktöls CASTROL SUPER TT oder CASTROL TT S.
Steht das vorgenannte Spezial-Zweitaktöl nicht zur Verfügung und muß irgendein anderes Marken-Zweitaktöl oder Motorenöl der Gruppe SAE 30–50 verwendet werden, **dann empfehlen wir aus Sicherheitsgründen ein Mischungsverhältnis von 25:1 (4%).** (Z. B. 5 Liter Normalbenzin und 200 ccm Öl).
Kraftstoff nur in saubere Gefäße füllen und zum Tanken möglichst einen Siebtrichter benutzen. Vergessen Sie nicht, vor jedem Tanken den Kraftstoffkanister kräftig zu schütteln.

Kraftstoff-Mix-Tabelle		
Benzin/Liter	**Öl-Liter/2,5% (40:1)**	**SAE 30/4% (25:1)**
5	0,125	0,2
10	0,250	0,4
15	0,375	0,6
20	0,500	0,8
25	0,625	1,0

EINLAUFVORSCHRIFT

Für die ersten fünf Tankfüllungen auch bei Spezial-Zweitaktöl ein Mischungsverhältnis 25:1 (4%) verwenden!

STARTEN DES MOTORS

Versuchen Sie nie, Ihren COMBI Motor in Betrieb zu setzen, wenn er nicht ordnungsgemäß auf Ihrem COMBI Gerät befestigt ist! Sie zerstören sonst die Fliehkraftkupplung!

Bitte beachten Sie vor der Inbetriebnahme eines COMBI Gerätes die Sicherheitsvorschriften und besonderen Bedienungshinweise, die jedem COMBI Gerät beiliegen.

Bei Erst-Inbetriebnahme, bei kaltem Motor oder nach längerer Standzeit:

1. Kraftstoffhahn öffnen (Rändelschraube am Vergaser nach links drehen).
2. Bedienungshebel (8) am Motor auf „Start" stellen.
   Hinweis: Bei Geräten mit zusätzlicher Handgas-Regulierung (Hacke, Balkenmäher, Erdbohrer, Außenborder) ist der Handgashebel am Griffholm auf **Vollgas** zu stellen.
3. Tupferknopf drücken, mit der anderen freien Hand den Startergriff (6) bis zum ersten fühlbaren Widerstand heraus- und dann schnell und kräftig durchziehen. Dabei den **Tupfer ständig gedrückt halten.** Startergriff wieder zurückführen, nicht zurückschnellen lassen! Springt der Motor nicht sofort an, genügt ein zweites oder drittes Durchziehen. Motor in „Start"-Stellung etwas durchlaufen lassen und erst dann den Bedienungshebel auf „max" stellen (volle Drehzahl).
4. Im Bereich zwischen „max" und „min" kann nun die Drehzahl beliebig eingestellt werden.

Hinweis: Bei Geräten mit zusätzlicher Handgas-Regulierung den Bedienungshebel am Motor nach dem Anspringen auf „max" stellen.
Die Drehzahl des Motors kann jetzt vom Handgashebel aus direkt reguliert werden.

bei noch betriebswarmem Motor oder nach kurzer Standzeit:

1. Kraftstoffhahn am Vergaser öffnen.
2. Bedienungshebel wieder auf „Start" stellen.
3. Springt der Motor nicht sofort an, genügt u. U. ein nur kurzes zusätzliches Tupfen.
   Ist der Motor durch zu langes Tupfen „ersoffen", Bedienungshebel auf „max" stellen und erneut – ohne zu tupfen – durchstarten, bis der Motor anspringt.
   Hinweis: Wurde der Benzintank völlig leergefahren, muß nach dem Wiederauftanken erneut getupft werden, wie unter Erstinbetriebnahme Punkt 3 beschrieben.

ABSTELLEN DES MOTORS

Bedienungshebel am Motor auf „Stop" stellen, bis Motor stillsteht und Kraftstoffhahn schließen.

Hinweis: Geräte mit zusätzlicher Handgas-Regulierung können in Gashebelstellung Leerlauf angehalten bzw. zum Stillstand gebracht und auch sofort wieder gestartet werden.

ABNEHMEN DES MOTORS

Motor abstellen!

Verriegelungshebel (4) anheben und einrasten.
Motor dann mit kurzem Ruck nach links drehen und abheben.

WARTUNG UND PFLEGE

Ihr SOLO COMBI Motor benötigt nur einen geringen Wartungsaufwand. Um ihn jedoch vor unliebsamen Störungen zu bewahren und jederzeit einsatzfähig zu erhalten, beachten Sie bitte folgendes:

1. Verwenden Sie immer die vorgeschriebene und saubere 2-Takt-Mischung.
2. Wenn die Entlüftung im Tankverschluß verstopft ist, wird die Benzinzufuhr zum Vergaser beeinträchtigt: Deshalb immer von Schmutz freihalten.

3. Reinigen Sie gelegentlich auch den Luftfilter – hierzu Abdeckblech (3) abschrauben. Einfaches Ausklopfen oder Ausblasen ist zur Reinigung am besten geeignet. Bei stärkerer Verschmutzung kann der Filter in Benzin oder mit einem normalen Waschmittel gereinigt werden. Anschließend trocknen. Völlig verstopfte Filtereinsätze sind auszutauschen. Das gleiche gilt auch für beschädigte Filter; denn ungefilterte Ansaugluft führt sehr schnell zu Motorschäden. Das Filtermaterial sollte nicht geknickt werden. Achten Sie beim Wiedereinbau unbedingt darauf, daß Filter und Abdeckblech am Gehäuse gut anliegen.
4. Entfernen Sie auch regelmäßig Schmutz und Grasreste vom Schleuderblech (2).
5. **Der Vergasermechanismus muß von Schmutz freigehalten und darf nicht beschädigt oder verstellt werden!**
6. Reinigen Sie den Motor niemals mit einem direkten Wasserstrahl. Zünd- und Vergaserstörungen könnten die Folge sein.
7. Der Benzinfilter zwischen Kraftstoffpumpe und Tank sollte von Zeit zu Zeit (ca. alle 50 Betriebsstunden) auf Verschmutzung überprüft und ggf. gereinigt werden. (Hierzu kann die Kraftstoffpumpe abgeschraubt werden). Stark verschmutzte Filtereinsätze können einfach ausgetauscht werden. Achten Sie darauf, daß der Anschluß der Pumpe am Tank absolut dicht ist.

Einstellanleitung für den Membranvergaser

Die im Werk eingestellte Höchstdrehzahl Ihres COMBI Motors kann an der Drehzahl-Einstellschraube (siehe umseitige Abb.) nach oben und unten verändert werden.
Durch Rechtsdrehung der Einstellschraube wird die Drehzahl erhöht (wichtig bei Geräten mit eigener Vorwärtsbewegung, wie z. B. Balkenmäher und Hacke).

Durch Linksdrehung der Einstellschraube kann die Höchstdrehzahl verringert werden.
Alle sonstigen Einstellungen am Vergaser sind Sache des SOLO-Service. Die folgenden Angaben sind lediglich Hinweise für Ausnahmefälle.
Grundeinstellung zum Starten:
Teillastdüse (5) = 1½ Umdr. geöffnet
Vollastdüse (4) = 2¼ Umdr. geöffnet

1. Motor einige Minuten warmlaufen lassen.
2. Bedienungshebel (2) in „Start"-Position. Vollastdüse (4) **ganz zudrehen.** Mit der Teillastdüse (5) jetzt die erreichbare Höchstdrehzahl einstellen.

3. Bedienungshebel (2) in „min"-Position (Leerlauf). Mit der Leerlaufanschlag-Schraube (3) die gewünschte Leerlauf-Drehzahl einstellen. Wenn der Leerlauf dabei noch zu hoch bleibt, muß die Drehzahl-Einstellschraube (1) zurück – also entgegen Uhrzeigersinn – gedreht werden.
4. Bedienungshebel (2) in „Start"-Position. **Jetzt** Vollastdüse (4) so weit öffnen, bis der Motor gerade noch durchläuft (es ist ganz normal, wenn er dabei „viertaktet" und stark raucht).
5. Jetzt den Übergang von „min" auf „max" kontrollieren. Wenn dabei ein Drehzahlabfall oder Patschen auftritt, dann muß die Teillastdüse (5) entsprechend weiter geöffnet werden.

Bei Störungen an Ihrem COMBI Gerät wenden Sie sich an unsere Kundendienststellen, die Ihnen gern helfen und dazu besonders ausgebildet sind.

TECHNISCHE DATEN COMBI MOTOR 272

Bauart:	Einzylinder-Zweitaktmotor 98 ccm Bohrung/Hub 50/50 mm Gebläsekühlung
Leistung:	2,94 kW (4 PS) bei ca. 3600 U/min
Gewicht:	8,8 kg
Vollast-Drehzahl:	ca. 3600 U/min – „max"
Leerlauf-Drehzahl:	ca. 1600 U/min – „min"
Kupplung:	Fliehkraftkupplung
Vergaser:	SOLO-Membran-Vergaser mit Regelautomatik (Windfahnenregler) und vorgeschalteter zusätzlicher Kraftstoffpumpe
Kraftstoff:	2-Takt-Gemisch
Tankinhalt:	1,8 Liter (für ca. 1½ bis 2 Stunden Betriebszeit)
Zündung:	Elektronic Zündzeitpunkt = fixiert auf Kurbelwelle
Zündkerze:	W 175 (z. B. BOSCH W 7 A) Elektrodenabstand = 0,5 mm
Starteinrichtung:	Leichtstart-Rerversierstarter (Seilzugstarter)

Owner's Manual

MOUNTING the ENGINE:

Mount the engine on the attachment so that the pointed ends of the arrows on the engine and the equipment flange are above each other (picture). Turn the engine in the direction of the arrow (¼ turn). Lock the engine with Pin ④.

FUELING

Fuel
Your combi-engine with a two-stroke (two-cycle) engine and must be operated with two-stroke (two-cycle) mixture only.
Two-stroke (two-cycle) mixture:
We do not recommend to use premium grade petrol (gasoline) since carburetor- and engine-gaskets could be damaged.
Mixture
A fuel: oil mixture of 40:1 (2,5%) may be appropriate when using special two-stroke (two-cycle) oil, but make sure to follow suppliers instructions.
We recommend: Castrol Super TT or Castrol TT S.
If no special two-stroke (two-cycle) oil is available, use an engine oil of SAE-30 to SAE-50 grade. **For safety reasons the mixture should then be 25:1 (4%),** (approx. 1 pint to 3 gallons).
Always mix your fuel in a separate container, and shake it well before filling the tank of your engine. Keep fuel cap and fuel port completely clean. Use a screened funnel.

Fuel/Oil Ratios and Quantities					
Gasoline/Quantity		2 T etc.: 2,5% (40:1)		SAE 30/4% (25:1)	
liter	US gal.	liter	US gal.	liter	US gal.
5	(1.3)	0,125	(.033)	0,2	(.05)
10	(2.6)	0,250	(.07)	0,4	(.11)
15	(3.9)	0,375	(.10)	0,6	(.16)
20	(5.3)	0,500	(.13)	0,8	(.31)
25	(6.6)	0,625	(.17)	1,0	(.26)

RUNNING-IN-INSTRUCTIONS

Running-in-period: First five tank fillings. Use two-stroke (two-cycle) oil at a 25:1 ratio (4%) during this period.

Please use clean containers and if possible a filter.
Tank capacity: 1.8 liters.
A full tank lasts 1½ to 2 hours.
Before filling shake the container well.

STARTING:

Never start your SOLO COMBI engine unless it is properly mounted on the COMBI attachment, otherwise the clutch will be damaged.
Before operating the SOLO COMBI machine please read the manual of the attachment carefully.

Starting procedure with new or cold engine or after a period of non-use:

1. Open fuel valve.
2. Move control lever to "START".
   Note: On attachments with additional manual throttle control set, manual throttle lever on **full** throttle. (Cultivator, sickle-bar mower, auger and out-board motor).
3. While pressing the tickler, pull starter handle slowly until you feel some resistance (pawls engaged) and then pull vigorously. Guide the handle back. Please do not let the handle snap back. If the engine does not start immediately pull a second or third time. Leave the control lever in "start" position for a short period then move it to "max" position.
4. The revolutions of the engine required can be adjusted in the range of "min" and "max".
   Note: On attachments with additional manual throttle control move the control lever on the engine to "max" after the engine has started.
   The revolutions can now be adjusted from the manual throttle control lever.

Starting with warm engine:

1. Open fuel valve.
2. Move control lever to "START".
3. If engine does not start immediately press tickler shortly.
   Should the engine be flooded by having pressed tickler too long, move control lever to "max" and refull starter (without pressing tickler) until the engine starts.

Note: After re-filling a completely empty fuel-tank please press the tickler on the engine again, as described under starting procedure with new or cold engine, item 3.

STOPPING the ENGINE:

Move control lever on the engine to "Stop" until engine has stopped completely. Shut off fuel valve.

Note: Machines with additional manual throttle control can be stopped by moving the manual control lever to idling position or re-started by moving manual control lever to full throttle position.

HOW TO REMOVE ENGINE:

Stop engine completely.
Lift locking pin to catch.
Give engine a short jerk to the left and lift off.
Before starting your SOLO COMBI machine please read the safety regulations and the instruction manuals which are attached to every SOLO COMBI unit.

MAINTENANCE:

Your Solo Combi engine needs only a minimum of maintenance. The following hints however will keep the engine from troubles.

1. Always use the correct and clean mixture.
2. If the ventilation hole in the tank cap is plugged up the petrol supply to the carburetor is impaired. Please keep the plug away from dirt and keep the hole in the cap open.
3. Clean the air filter from time to time. Unscrew the cover plate and clean the filter material by tapping or blowing.
   Replace damaged filter. Do **not** bend or oil filter.
   When re-fitting the filter please make sure that filter and cover-plate are tight with the housing.
4. Regularly clean centrifugal screen from dirt and grass (2).
5. Keep carburetor free from dirt and do not damage the mechanism.
6. Never clean the engine with a water hose as this may cause damage to the ignition and carburettor.
7. Periodically check and clean the fuel strainer which is located between fuel pump and tank, by removing the fuel pump. Badly clogged strainers should be replaced. Make sure the fuel pump connection is air-tight.

Adjusting the SOLO COMBI-272 Diaphragm Carburetor:

The COMBI engine is submitted to a test in our factory and adjusted provisionally to a maximum number of revolutions. The first adjustment can be increased or decreased by means of the rev. set screw (see figure).
By turning right the adjustment screw, the number of revolutions is increased (which is important for the machines having their own forward motion, like the sickle bar mover and rotary tiller). By turning left the adjustment screw, the maximum number of revolutions can be decreased.
Any other adjusting is a matter best left to your SOLO dealer or serviceman. The following hints may be helpful in emergencies:

1. Adjust carburetor at will, with or without load.
2. Basic initial adjustment:
   Part Load Jet (5) . . . open 1½ turns
   Main Speed Jet (4) . . . open 2¼ turns
3. Allow engine to warm up for a few minutes.
4. Place throttle control (2) in "Start" position. Close main speed jet (4) completely. Now set part load jet (5) for maximum revolutions.
5. Place throttle control (2) in "Min" (idle) position. Adjust idle on idle set screw (3). If idle speed remains high, turn rev set screw (1) counter clockwise.
6. Place throttle control 2 in "Start" position. Now open main speed jet (4) as far as it will go with the engine still running smoothly. It is quite normal if the engine smokes and four-cycles at this point.
7. Now check transition from "Min" to "Max". If revs fall off when moving throttle control (2), simply open part load jet (5) a little farther.

ENGINE 272:

Technical Data

Type:	One cylinder two-stroke engine 98cc Bore and Stroke 50 mm Fan cooling
Capacity:	2,94 kW (5 HP/SAE) at approx. 3600 rpm
Weight:	approx. 9 kg (approx. 19 lbs.)
RPM/full throttle:	approx. 3600 rpm – "max"
RPM/idling:	approx. 1600 rpm – "min"
Clutch:	Centrifugal
Carburettor:	SOLO Diaphragm carburetor with automatic governor (wind flag governor)
Fuel:	Two stroke mixture.
Fuel capacity:	1.5 liters (for approx. 1½ to 2 hours)
Ignition:	Electronic Timing – fixed on crankshaft
Spark Plug:	BOSCH W 7 A Plug gap 0.5 mm
Starter:	Easy-Start Recoil Starter (Rope Starter)

Instructions de service

POSE DU MOTEUR

Le moteur doit être posé de telle façon, sur l'appareil adéquat, que les pointes des repères situés, l'un sur la bride de montage du moteur, l'autre sur l'appareil, soient superposées (fig. 1) – Ensuite, faire pivoter le moteur dans le sens de la flèche jusqu'à butée (env. ¼ de tour). Faire en sorte que le levier de verrouillage (4) s'encliquète.

APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

Carburant

Le moteur combi est à deux temps et doit être mis en marche avec un mélange essence/huile.

Mélange à deux temps

Nous déconseillons d'employer d'essence Super parce qu'elle peut provoquer des dégâts aux joints du moteur et du carburateur.

Proportions de mélange

Nous conseillons un mélange d'essence normale/huile de 2,5%(40 : 1). Nous recommendons CASTROL SUPER TT ou CASTROL TTS. Au cas où vous ne disposeriez pas des huiles mentionnées ci-dessus, utilisez une huile moteur de spécification SAE 30-50 dans une proportion de 4%(25 : 1), (Ex.: 5 l d'essence/200 cm³ d'huile). Dans tous les cas, bien remuer le bidon de mélange.
Attention: Le mélange se détériore en stockage prolongé!

Tableau de mélange		
Essence – litre	**Huile – litre 2,5% (40 : 1)**	**SAE 30/4% (25 : 1)**
5	0,125	0,2
10	0,250	0,4
15	0,375	0,6
20	0,500	0,8
25	0,625	1,0

PERIODE DE RODAGE

Les premiers cinq (5) pleins utilisez: Un mélange de 4% (25 : 1), même avec l'huile spéciale 2-temps.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Ne jamais tenter de mettre votre moteur COMBI en marche, avant qu'il ne soit convenablement fixé, conformément aux prescriptions, sur votre appareil COMBI. A défaut de quoi, vous risquez de détruire l'embrayage centrifuge!

Avant mise en service de votre appareil COMBI, il est préconisé de lire très attentivement la notice d'emploi correspondante!

Lors de la première mise en route, ou le moteur étant froid, ou encore après arrêt prolongé :

1. Ouvrir le robinet d'essence en le tournant vers la gauche jusqu'à la butée.
2. Pousser le levier de réglage du moteur sur la position «Start».
   Remarque: Sur les appareils disposant d'un réglage supplémentaire manuel (houe, barre coupeuse, tarière, hors-bord) ce levier des gaz à main devra être placé sur «Plein gaz».
3. Appuyer sur la touche d'appel. Avec l'autre main libre tirer la poignée du lanceur juscu'à ressentir la première résistance; puis tirer le lanceur énergiquement et d'un geste rapide toujours en appuyant sur la touche d'appel. Ramener lentement la poignée, sans lui permettre d'échapper à votre contrôle!
   Pour le cas où le moteur ne se mettrait pas immédiatement en route, il suffit de dévider une deuxième ou troisième fois **la longueur totale du câble.**
   Laisser tourner le moteur quelque peu en position «Start», alors seulement placer le levier de réglage sur la position «max» (vitesse maximum).
4. Dans la fourchette entre «max» et «min», la vitesse peut alors être réglée à volonté.

Remarque : Sur les appareils disposant d'un réglage supplémentaire manuel, placer le levier de réglage du moteur sur « max » après mise en route du moteur.

La vitesse du moteur peut alors être réglée directement au moyen de la manette des gaz.

Après fonctionnement, le moteur étant encore chaud, ou après un arrêt relativement court :

1. Ouvrir le robinet d'essence en le tournant vers la gauche jusqu'à la butée.
2. Replacer le levier de réglage sur « Start ».
3. Pour le cas où le moteur ne set mettrait pas immédiatement en marche, il suffit, dans la plupart des cas d'appuyer à nouveau brièvement sur la touche d'appel.

   Si le moteur est « noyé » par le fait d'avoir appuyé trop souvent sur la touche d'appel, placer le levier de réglage sur « max » et relancer le moteur – sans appuyer sur la touche d'appel – jusqu'à ce qu'il se mette en route.

Remarque: Si le réservoir à essence a été complètement vidé, après avoir à nouveau fait le plein, appuyer comme précédemment environ 5 fois sur la touche d'appel, appuyer sur la touche d'appel comme décrit précédemment sous paragraphe 3.

ARRET DU MOTEUR

Placer le levier de réglage du moteur sur « Stop », jusqu'à arrêt du moteur.

Fermer le robinet d'essence en le tournant vers la droite jusqu'à la butée.

Remarque : *Les appareils disposant d'un réglage des gaz supplé*mentaire manuel, peuvent être arrêtés, le levier des gaz étant placé sur « Marche à vide », puis remis en route immédiatement après.

DEPOSE DU MOTEUR

Arrêter le moteur !

Soulever le levier de verrouillage et l'enclencher.

Puis, d'une secousse, faire pivoter le moteur vers la gauche et l'enlever.

Prière de bien vouloir tenir compte avant mise en route d'un appareil COMBI des prescriptions de sécurité ainsi que des remarques concernant son emploi, qui sont jointes à tout appareil COMBI.

ENTRETIEN ET SOINS

Votre moteur SOLO COMBI ne nécessite qu'un entretien insignifiant. En vue cependant de le préserver de défaillances éventuelles toujours désagréables et de le maintenir en parfait état de marche, nous vous prions de bien vouloir tenir compte des observations suivantes :

1. N'utilisez exclusivement que le mélange deux-temps prescrit et parfaitement pur.
2. Si le petit orifice d'aération pratiqué dans le bouchon de réservoir venait à être bouché, cela aurait pour effet de gêner l'alimentation en essence du carburateur. Il importe par conséquent de veiller soigneusement à ce que cet orifice soit toujours dégagé et non encrassé.
3. Veuillez également nettoyer de temps à autre le filtre à air. A cet effet, dévissez le couvercle du filtre et procédez au nettoyage de la cartouche filtrante en la frappant légèrement et en soufflant dessus. Remplacez purement et simplement la cartouche au cas où elle serait complètement bouchée ou endommagée. Ne pas plier ni huiler la matière filtrante ! En tout *état de cause, prenez garde lors du remontage que le filtre et* son couvercle soient bien ajustés sur le boîtier.
4. A intervalles réguliers, débarrassez le tamis centrifuge des impropretés et des restes d'herbes (2).
5. Le mécanisme du carburateur doit être parfaitement exempt de toutes impropretés. Ne pas l'endommager ni le dérégler.
6. Ne jamais procéder au nettoyage du moteur en dirigeant un jet d'eau directement sur lui. Il pourrait en résulter des défectuosités quant à l'allumage et au carburateur.
7. Le filtre à essence placé entre pompe à carburant et réservoir d'essence devrait de temps à autre être vérifié sur son état de propreté (toutes les 50 heures d'exploitation par exemple), et nettoyé le cas échéant. (La pompe à essence peut être enlevée pour l'éxécution de cette opération).

   Si les garnitures filtrantes sont trop encrassées il est conseillé

de procéder à leur remplacement. Veiller à ce que le raccordement de la pompe au réservoir soit d'une étanchéité absolue.

NOTICE DE REGLAGE DU CARBURATEUR A MEMBRANE DU SOLO COMBI 272

Les mises au point d'un carburateur sont réservées aux Services SOLO. Les indications suivantes sont données pour les cas exceptionnels.

Le réglage peut se faire soit sous charge, soit sans charge

Réglage de base pour le démarrage
Gicleur de charge partielle (5) = Ouvert d'une valeur de $1^{1}/_{2}$ tour
Gicleur de charge totale (4) = Ouvert d'une valeur de $2^{1}/_{4}$ tour

1. Laisser chauffer le moteur durant quelques minutes
2. Ramener le levier de commande (2) en position "Start". **Fermer complètement** le gicleur de pleine charge (4). Régler maintenant le régime maximal pouvant être atteint, avec le concours du gicleur de charge partielle (5).
3. Levier de commande (2) en position « Mini » (marche à vide). Régler le régime de ralenti souhaité, avec la vis de butée du ralenti (3). Si le ralenti reste encore trop élevé, il faut ramener la vis de réglage du nombre de tours (1) en position arrière – c'est à dire la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre –.
4. Levier de commande (2) en position « Start ». **Ouvrir-maintenant** le gicleur de pleine charge de façon telle, que le moteur parvienne tout juste à tourner (il est normal que le moteur « cogne » et fume lors de l'exécution de cette opération.
5. Contrôler maintenant le passage du « mini » sur « maxi ». Si l'on note une perte du régime ou une gêne quelconque du moteur, il faut continuer à ouvrir le gicleur de charge partielle de façon correspondante.

Pour toute défaillance de votre appareil COMBI veuillez vous adresser à notre service après-vente qui se fera un devoir de vous venir en aide, ayant été spécialement formé à cet effet.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Type de construction :	moteur à deux-temps monocylindre $98\ cm^3$ alésage + course : 50/50 mm refroidissement par ventilateur
Puissance :	2,94 kW (4 CV) à environ 3600 t/min.
Poids :	environ 9 kgs
Nombre de tours à plein régime :	env. 3600 t/min – « max »
Embrayage :	embrayage centrifuge
Nombre de tours à marche à vide :	env. 1600 t/min – « min »
Carburateur :	carburateur à membrane SOLO à réglage automatique (réglage à girouette)
Carburant :	mélange deux-temps
Contenance du réservoir :	1,8 litre (pour une durée de fonctionnement d'environ 1 h. $^{1}/_{2}$ à 2 h.)
Allumage :	electronique point d'allumage = fixé sur le vilebrequin
Bougie :	W 175 (par exemple: BOSCH W 7 A) écartement des électrodes = 0,5 mm.
Démarreur :	starter réversible à fonctionnement aisé (lanceur à câble).

Instrucciones de manejo

Colocación (montaje) del motor

El motor debe colocarse de tal manera sobre la herramienta que las puntas de las flechas de la brida del motor y de la herramienta queden superpuestas (ilustración – girar a continuación el motor en dirección de la flecha hasta su tope (aprox. ¼ vuelta). Embragar el bloqueo (4).

APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE

Combustible
El motor combi es de 2 tiempos y require mezcla de combustible de gasolina-aceite.
Mezcla de comustible
No se debe usar gasolina Super para evitar el deterioro de juntas y retènes en la proximidad del carburador.
Proporcion de mezcla
Se recomienda gasolina Normal con aceite en la proporcion de 40 : 1 (2,5%) al usar el Aceite Especial CASTROL SUPER TT ó bien CASTROL TT S.
Si dicho aceite especial no se encuentra, entonces puede usarse otros aceites de marca del grupo SAE 30–50, **pero con la proporcion 25 : 1 (4%)** (por ejemplo 200 ccm de aceite con 5 litros de gasolina normal).
Al utilizar otros aceites especiales para dos tiempos, deberán tenerse en cuenta las pescripciones de mezcla del fabricante. No se olviden de agitar fuertemente el bidón de combustible antes de proceder al aprovisionamiento.

Tabla de mezcla de combustible

Litras bencina	Aceite – litro 2,5% (40 : 1)	SAE 30 4% (25 : 1)
5	0,125	0,2
10	0,250	0,4
15	0,375	0,6
20	0,500	0,8
25	0,625	1,0

INSTRUCCIONES DE RODAJE

Durante los primeros 5 llenados de combustible se debe usar el 4% de aceite en el combustible tambien con el Aceite Especial de 2 Tiempos.

Capacidad del depósito de combustible: 1,8 litros. El contenido de un depósito es suficiente para aproximadamente 1 hora y media a dos horas de servicio.
Agitar bien el bidón antes de rellenar el depósito.
Al utilizar un depósito de combustible adicional debe tomarse en cuenta que el nivel inferior del depósito no se halle a más de 10 cm por encima de la conexión del carburador.

Arranque del motor

No intenten nunca poner en marcha su motor COMBI si no está perfectamente asentado y unido a la herramienta COMBI. Caso contrario se deteriora el embrague excéntrico.

Rogamos tengan en cuenta las prescripciones de seguridad y las instrucciones de servicio especiales adjuntas a cada herramienta COMBI, antes de la puesta en marcha de la misma.

Primera puesta en marcha, con motor frío o después de un cierto período de descanso

1. Abrir el grifo del combustible (girar el tornillo moleteado en el carburador hacia la izquierda).
2. Situar la palanca de maniobra (8) en el motor en posición «arranque». (Start)
   Nota: En los aparatos con regulación manual adicional de velocidad (azada, segadora de barra, sondas, motores fueraborda) la palanca de gas manual en el manillar debe situarse en posición «pleno gas».
3. Al pulsar el pulsador continuamente tirar de la empuñadura del arrancador (6) hasta encontrar resistencia, y luego tirar de ella rápida y fuertemente. Devolver la empuñadura lentamente a su posición de origen, no dejarla echarse atrás! Repetir la operación si el motor no arranca. Permitir que el motor gire durante unos momentos en posición de arranque y luego colocar la palanca de maniobra en posición «max» (plena velocidad).
4. Ahora puede ajustarse el número de revoluciones deseado entre «max» y «min».
   Nota: Situar la palanca de maniobra en el motor, despues de

su arranque, en posición «max» en los aparatos con regulación manual adicional de velocidad.
De esta forma puede ajustarse el número de revoluciones del motor directamente a través de la palanca de gas manual.

Arranque con el motor aún caliente o después de un corto período de interrupción del trabajo

1. Abrir el grifo de combustible en el carburador.
2. Volver a colocar la palanca de maniobra en posición «arranque».
3. Caso de que el motor no arranque inmediatamente, basta pulsar levemente el pulsador.
   En caso de que el motor haya sido «anegado» por pulsar con demasiado frecuencia el pulsador, deberá situarse la palanca de maniobra en posición «max» y volver – sin pulsar – el pulsador – a intentar que el motor arranque.

Nota: En caso de que el depósito de combustible haya sido vaciado por completo, deberá pulsar nuevamente el pulsador después de haber rellenado el depósito, como explicado en el párrafo primera puesto en marcha, inciso no. 3.

Paro del motor

Situar la palanca de maniobra del motor en posición «stop» hasta que el motor se detenga por completo. Cerrar el grifo de combustible.

Nota: Los aparatos con regulación manual adicional de gas pueden ser detenidos hallándose la palanca de gas en posición de marcha en vacío, o bien pueden arrancar nueva e inmediatamente.

Desmontaje del motor

Levantar la palanca de bloque (4) y engranarla. Girar el motor de un golpe hacia la izquierda y levantarlo.

Servicio y mantenimiento

Su motor SOLO COMBI requiere poco servicio y mantenimiento. Para evitar, sin embargo, perturbaciones y deterioros desagradables y conservarle listo para su uso, se recomienda observar las instrucciones siguientes:

1. Utilizar siempre la mezcla para dos tiempos prescrita.
2. Al hallarse obturado el pequeño orificio de evacuación de aire en el cierre del deposito, se perjudica la alimentación de gasolina hacia el depósito: por consiguiente es preciso que se mantengan limpios y libres de suciedad dichos orificios.
3. Limpiar también de vez en cuando el filtro de aire – para esta operación debe desatornillarse la cubierta de protección (3). Sacudir el cartucho filtrante y limpiarlo con aire. Si está muy sucio, puede lavarse también en gasolina o en un detergente normal. Secar a continuación. Sustituir los cartuchos filtrantes completamente obturados o deteriodados, ya que el aire de aspiración no filtrado puede ser origen de deteroración del motor. El material filtrante no debe doblarse. Hay que prestar atención en que el filtro y la cubierta de protección cierren herméticamente después del re-montaje.
4. La chapa centrífuga debe limpiarse regularmente de polvo y hierba (2).
5. **El mecanismo de carburador debe conservarse libre de suciedad y no debe deteriorarse ni desajustarse.**
6. No debe limpiarse el motor mediante chorro directo de agua. En caso contrario podrían originarse perturbaciones en el encendido y en la carburación.
7. Debe controlarse, de vez en cuando, el estado de suciedad del filtro de gasolina entre la bomba de combustible y el depósito. En caso necesario limpiarlo. Dicho control debería llevarse a cabo después de 50 horas de servicio. (Para esta operación puede desatornillarse la bomba de combustible). Substituir los cartuchos filtrantes demasiado sucios. Debe prestarse atención a la completa hermetización de la conexión de la bomba al depósito.

Instrucciones de regulación para el carburador de membrana

El número de revoluciones máximo ajustado en la fábrica puede variarse hacia arriba o hacia abajo mediante el tornillo de ajuste del número de revoluciones (véase ilustración).
El número de revoluciones aumenta girando el tornillo de ajuste hacia la derecha (importante en aparatos con movimiento adelante, como por ejemplo, segadora de barra azada).

El número de revoluciones máximo se reduce girando el tornillo de ajuste hacia la izquierda.

Todos los demás ajustes en el carburador son tarea del «servicio» Solo.

Ajuste básico para el arranque:
Tobera de carga parcial = abierta por 1 1/2 revol.
Tobera de plena carga = abierta por 2 1/4 revol.

1. Permitir que el motor se caliente durante unos minutos.
2. Situar la palanca de maniobra (2) en posición de «arranque». Cerrar completamente la tobera de plena carga (4). Ajustar a continuación el número de revoluciones máximo mediante la tobera de carga parcial (5).
3. Situar la palanca de maniobra en posición «min» (marcha en vacío). Ajustar el número de revoluciones deseado mediante el tornillo de tope de marcha en vacío (3). En caso de que el motor gire aún con demasiado velocidad, deberá girarse el tornillo de ajuste del número de revoluciones (1) en sentido contrario a las agujas del reloj.
4. Situar la palanca de maniobra (2) en posición de arranque. Abrir **ahora** la tobera de plena carga (4) hasta reducir al máximo la velocidad del motor (es normal que el motor eche fuerte humo y que dé la impresión de girar a cuatro tiempos).
5. Controlar ahora el paso de «min» a «max». Si se nota un descenso del número de revoluciones o se originan explosiones, deberá abrirse la tobera de carga parcial correspondientemente.

En caso de que se originasen perturbaciones en su aparato COMBI, dirijanse al taller SOLO más próximo donde se dispone de los conocimientos y herramientas especiales necesarias.

Datos tecnicos – motor combi 272

Construcción:	Motor de dos tiempos monocilindro – 98 ccm taladro/carrera 50/50 Refrigeración por ventilador
Potencia:	2,94 kW (4 CV) con aprox. 3600 r. p. m.
Peso:	8,8 kg
Número de revoluciones a plena carga:	aprox. 3600 r. p. m. – «max»
Número de revoluciones – marcha en vacío:	aprox. 1600 r. p. m. – «min»
Embrague:	embrague centrífugo
Carburador:	Carburador de diafragma SOLO con automático de ajuste (regulador de veleta) y bomba de combustible adicional
Combustible:	Mezcla para dos tiempos
Capacidad depósito:	1,8 litros (para aproximadamente 1 1/2 a 2 horas de servicio)
Encendido:	electronic Momento de encendido = fijado en cigüeñal
Bujía:	W 175 (por ejemplo BOSCH W 7 A) Distancia entre electrodos = 0,5 mm
Dispositivo de arranque:	Arrancador reversible – de arranque fácil (arrancador de cable)

Se reserva el derecho de introducir modificaciones.

Ersatzteilliste
Spare Parts List
Liste de pièces de rechange
Lista de piezas de recambio

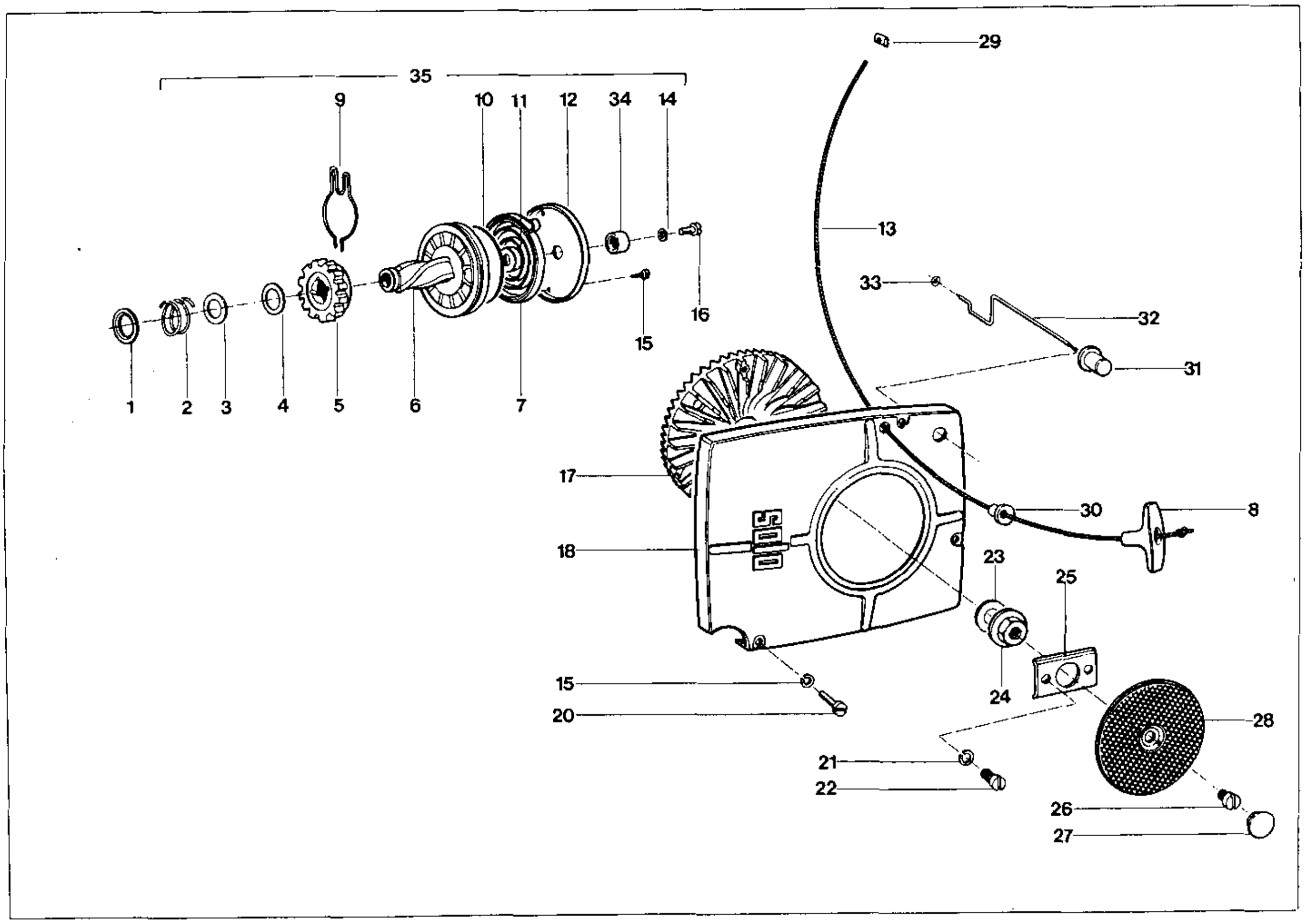


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.				
1	20 45 492	Anschlagtopf	Bushing	Douille de butée	Casquillo
2	00 70 216	Druckfeder	Spring	Ressort	Resorte
3	00 31 378	Sicherungsscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
4	00 31 240	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
5	20 74 495	Ritzel (Linkslauf)	Sprocket (L. H. Rotation)	Pignon (rotation à gauche)	Piñón (giro a izquierda)
6	20 74 675	Seilrolle (Linkslauf)	Rope Pulley (L.H. Rotation)	Poulie (rotation à gauche)	Roldana (giro a izquierda)
7	00 73 190	Rückzugfeder	Spring	Ressort	Resorte
8	20 74 454	Startergriff	Starter Grip	Poignée de lanceur	Puño del arranque
9	00 73 204	Reibfeder	Spring	Ressort	Resorte
10	00 31 242	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
11	20 45 310	Büchse (Linkslauf)	Bushing	Bague	Casquillo
12	00 31 241	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
13	00 63 152	Starterseil ϕ 4 1050 lang	Starter Rope	Câble de lanceur	Cuerda arranque
14	00 19 102	Blechschraube	Screw	Vis	Tornillo
15	00 34 158	Federring 6	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
16	00 10 143	Zyl. Schraube 6 x 15	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
17	24 00 186	Lüfterrad	Fan wheel	Turbine	Rueda del ventilador
18	24 00 166	Lüfterhaube	Air Shroud	Carter turbine	Cubierta ventilación
20	00 10 143	Zyl. Schraube 6 x 15	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
21	00 34 164	Federring 8	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
22	00 10 223	Zyl. Schraube 8 x 20	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
23	00 72 120	Tellerfeder	Disc Spring	Ressort plat	Muelle de disco
24	00 21 157	Mutter	Nut	Ecrou	Tuerca
25	20 43 501	Abziehblech	Puller	Abducteur	Placa de extracción
26	00 13 180	6 Kt. Schraube	Hex. Screw	Vis T. 6 P.	Tornillo exagonal
27	20 74 458	Kappe	Cap	Capuchon	Caperuza
28	20 48 197	Schleuderblech	Centrifugal Screen	Tamis centrifuge	Disco protector
29	20 12 354	Seilaufnahme	Rope Guide	Guidage de câble	Toma de la cuerda
30	20 12 241	Seilführung	Guide	Guidage	Casquillo de guia
31	20 74 487	Knopf	Button	Boutton	Botón
32	20 36 202	Reglerstange	Connecting Shaft	Tige de raccordement	Varilla de banderita
33	00 55 186	Sicherungsscheibe	Circlip	Rondelle d'arrêt	Arandela de seguro
34	00 33 137	Distanzhülse	Spacer Sleeve	Douille d'écartement	Casquillo distanciador
35	26 00 178	ZB Starter (enth. Pos. 2–14)	Starter, assy. (item 2–14 incl.)	Lanceur, cpl. (comprend pos. 2–14)	Aranque, mont (pos. 2–14 incl.)

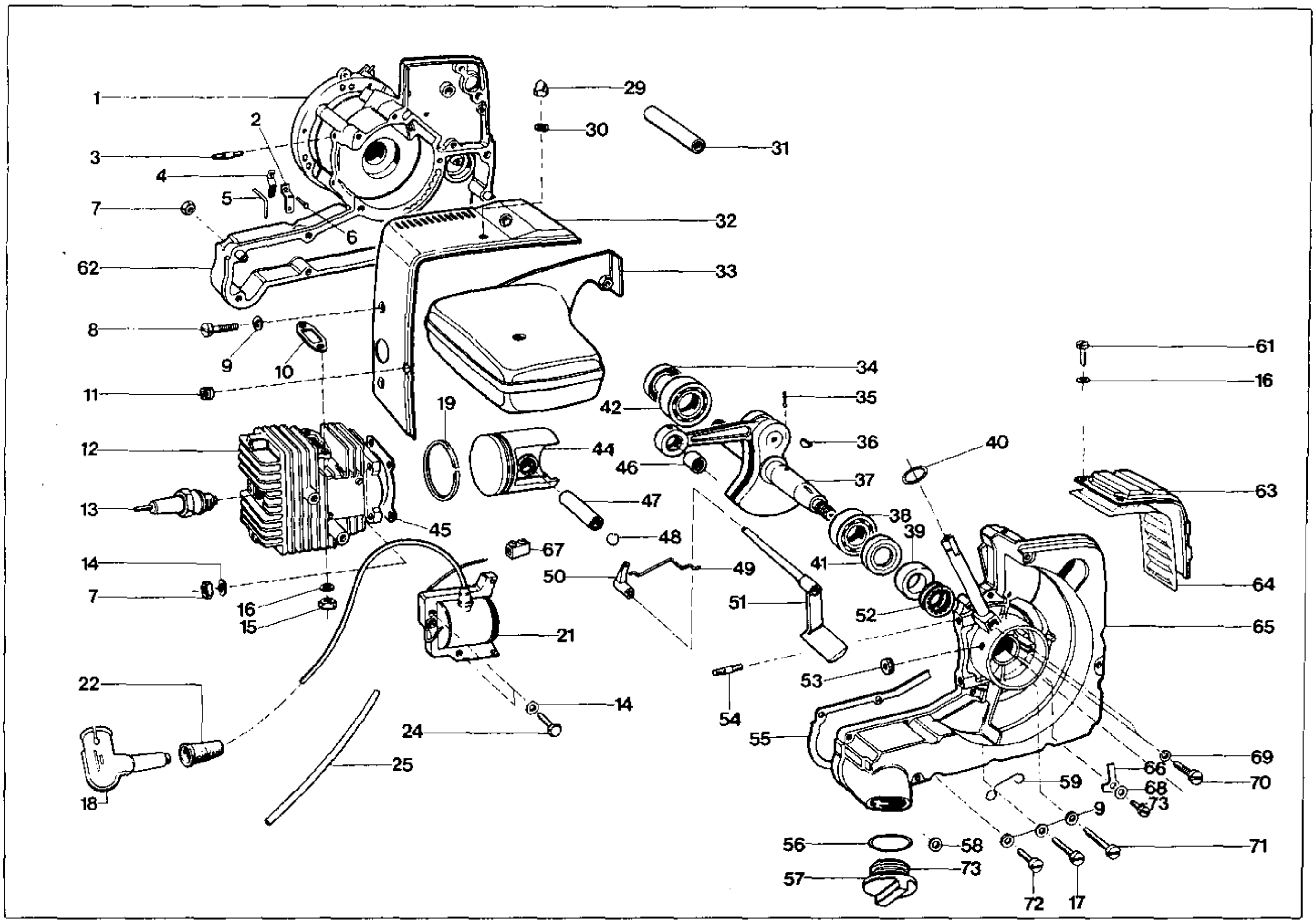


Bild-Nr. / Pos. Nr. / Pos. No.	Best.-Nr. / Order Nr. / No. de Cde. / Ref.-Nr.				
1	20 11 411	Zwischenflansch	Flange	Bride	Brida
2	20 23 280	Anschlag	Stroke	Fixation	Tope
3	00 15 157	Stiftschraube M 6 x 18	Stud	Prisonnier	Tornillo sin cabeza
4	00 73 193	Feder	Spring	Ressort	Resorte
5	20 33 120	Hebel	Lever	Levier	Palanca
6	00 42 201	Korbnagel	Button Head Pin	Clou à encoche tête	Pasador semiesféricor
7	00 20 102	Mutter M 6	Nut	Ecrou	Tuerca
8	00 10 153	Zyl. Schraube 6 x 10	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
9	00 34 158	Federring 6	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
10	20 61 221	Auspuffdichtung	Muffler Gasket	Joint	Junta
11	00 66 168	Gummitülle	Grommet	Douille	Manguito
12	22 00 440	Büchsenzylinder N*	Cylinder N*	Cylindre chemisé N*	Cilindro de caja N*
–	22 00 391	Büchsenzylinder U*	Cylinder U*	Cylindre chimisé U*	Cilindro de caja U*
13	23 00 101	Zündkerze W 175	Spark Plug W 175	Bougie 175	Bujia 175
14	00 34 114	Federring A 6	Spring Ring	Rondelle élastique	Anillo elástico
16	00 34 107	Federscheibe B 6	Spring Washer	Rondelle élastique	Arandela elástica
17	00 10 211	Zyl. Schraube 6 x 35	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
18	00 84 536	Kerzenstecker	Spark Plug Cap	Capuchon de bougie	Caperuza del encendido
19	20 48 233	Kolbenring N*	Piston Ring N*	Segment de piston N*	Segmento del piston N*
–	20 48 252	Kolbenring U*	Piston Ring U*	Segment de piston U*	Segmento del piston U*
21	23 00 553	Zündspule Electronic	Electronic ignition Coil	Noyau d'induit	Capa de bornes de la bobina
22	00 84 203	Schutzkappe	Cap	Capuchon	Capuchón
24	00 12 122	6 Kt. Schraube	Hex. Screw	Vis T. 6 P.	Tornillo exagonal
25	00 64 292	Schlauch	Hose	Tuyau	Tubo
29	00 24 111	Hutmutter	Nut	Ecrou	Tuerca
30	00 30 124	Scheibe 6,4	Washer	Rondelle	Arandela
31	00 64 138	PVC-Schlauch 8 x 2	Hose	Tuyau	Tubo
32	24 00 164	Abdeckblech	Cover Plate	Tôle de protection	Chapa de revestimiento
33	25 00 263	Auspuff	Muffler	Echappement	Escape

* Bei Bestellung Größenkennzeichnung N oder U auf Zylinder und/oder Kolben beachten.
* When ordering please take notice of the size code N or U on cylinder and/or piston.
* En cas de commande faire attention à la marque de grandeur N ou U sur le cylindre et /ou le piston.
* En caso de pedido sirvanse notar la marca de tamaño N o U en el cilindro y/o pistón.

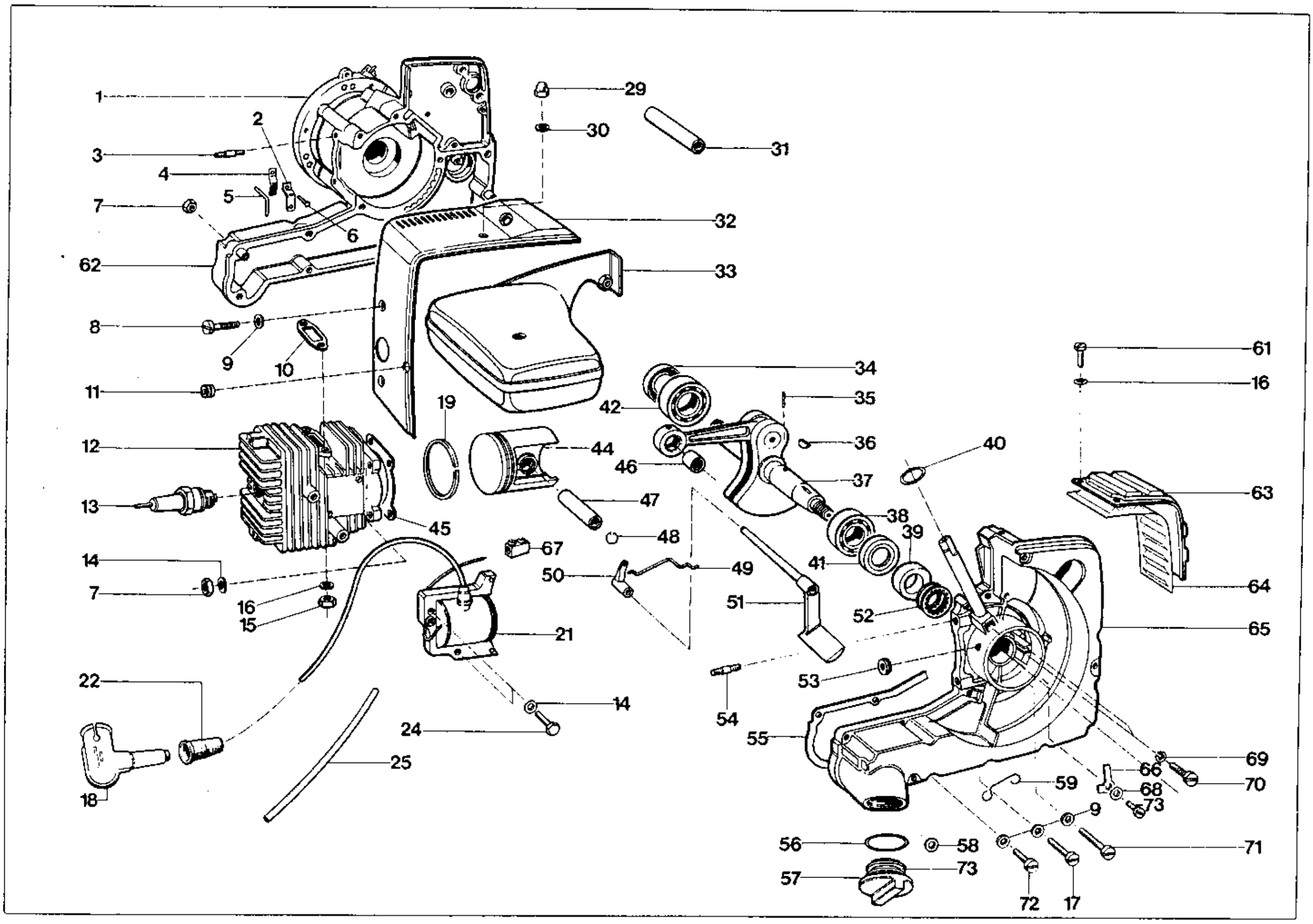


Bild-Nr. / Pos. Nr. / Pos. No	Best.-Nr. / Order Nr. / No. de Cde. / Ref.-Nr.				
34	00 54 169	Wellendichtring	Oil Seal	Joint d'arbre	Retén
35	00 52 154	Lagernadel	Needle	Aiguille	Aguja
36	00 75 101	Scheibenfeder	Woodruff Key	Clavette	Chaveta woodruff
37	22 00 639	Kurbelwelle	Crankshaft	Embiellage	Cigüeñal
38	00 50 104	Rillenkugellager	Ball Bearing	Roulement à billes	Cojinete de bolas
40	00 55 212	Ring H 11 x 1	Ring	Bague	Anillo
41	00 54 168	Wellendichtring	Oil Seal	Joint d'arbre	Retén
42	00 50 111	Rillenkugellager	Ball Bearing	Roulement à billes	Cojinete de bolas
44	22 00 575	ZB Kolben N* (enth. Pos. 19)	Piston N* assy. (item 19 incl.)	Piston N* cpl. (comprend pos. 19)	Pistón N* mont (pos. 19 incl.)
–	22 00 401	ZB Kolben U* (enth. Pos. 19)	Piston U* assy. (item 19 incl.)	Piston U* cpl. (comprend pos. 19)	Piston U* mont. (pos. 19 incl.)
45	20 61 220	Zylinderdichtung	Gasket	Joint	Junta
46	00 52 107	Nadelkäfig	Needle Bearing	Roulement à aiguilles	Casg. cojin. de agujas
47	20 31 435	Kolbenbolzen	Piston Pin	Axe de piston	Perno del émbolo
48	00 55 116	Kolbenbolzensicherung	Piston Pin Retaining Ring	Arrêtage de l'axe de piston	Anillo de seguridad
49	20 36 203	Reglerstange	Connecting Shaft	Tige de raccordement	Varilla de banderita
50	20 74 506	Windfahnenhebel	Lever	Levier	Palanca
51	20 74 505	Windfahne	Air Vane	Venturi	Banderita regulación
53	00 66 188	Kabeltülle	Grommet	Passe-fil	Manguito de cable
54	00 15 157	Stiftschraube M 6 x 18	Stud	Prisonnier	Tornillo sin cabeza
55	20 61 276	Kurbelgehäuse Dichtung	Gasket	Joint	Junta
56	00 62 143	R-Ring	R-Ring	Joint Bague	Anillo en R
57	27 00 267	ZB Tankverschluß (enth. Pos. 56 u. 73)	Tank cap, assy. (item 56 and 73 incl.)	Bouchon de réservoir, cpl. (comprend pos. 56 et 73)	Tapón depósito aceite, mont. (pos. 56 y 73 incl.)
59	40 36 143	Haltedraht	Retaining wire	Fil de retenu	Alambre de retención
61	00 10 143	Zyl. Schraube 6 x 15	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
62	21 00 254	Kurbelgehäuse Abtriebs.	Crankcase, drive side	Carter moteur, côté turbine	Caja de cambio
63	25 00 264	Filterdeckel	Filter Cover	Couvercle du filtre	Tapa del filtro
64	20 48 199	Luftfilter	Air Filter	Filtre à air	Filtro de air

* Bei Bestellung Größenkennzeichnung N oder U auf Zylinder und/oder Kolben beachten.
* When ordering please take notice of the size code N or U on cylinder and/or piston.
* En cas de commande faire attention à la marque de grandeur N ou U sur le cylindre et /ou le piston.
* En caso de pedido sirvanse notar la marca de tamaño N o U en el cilindro y/o pistón.

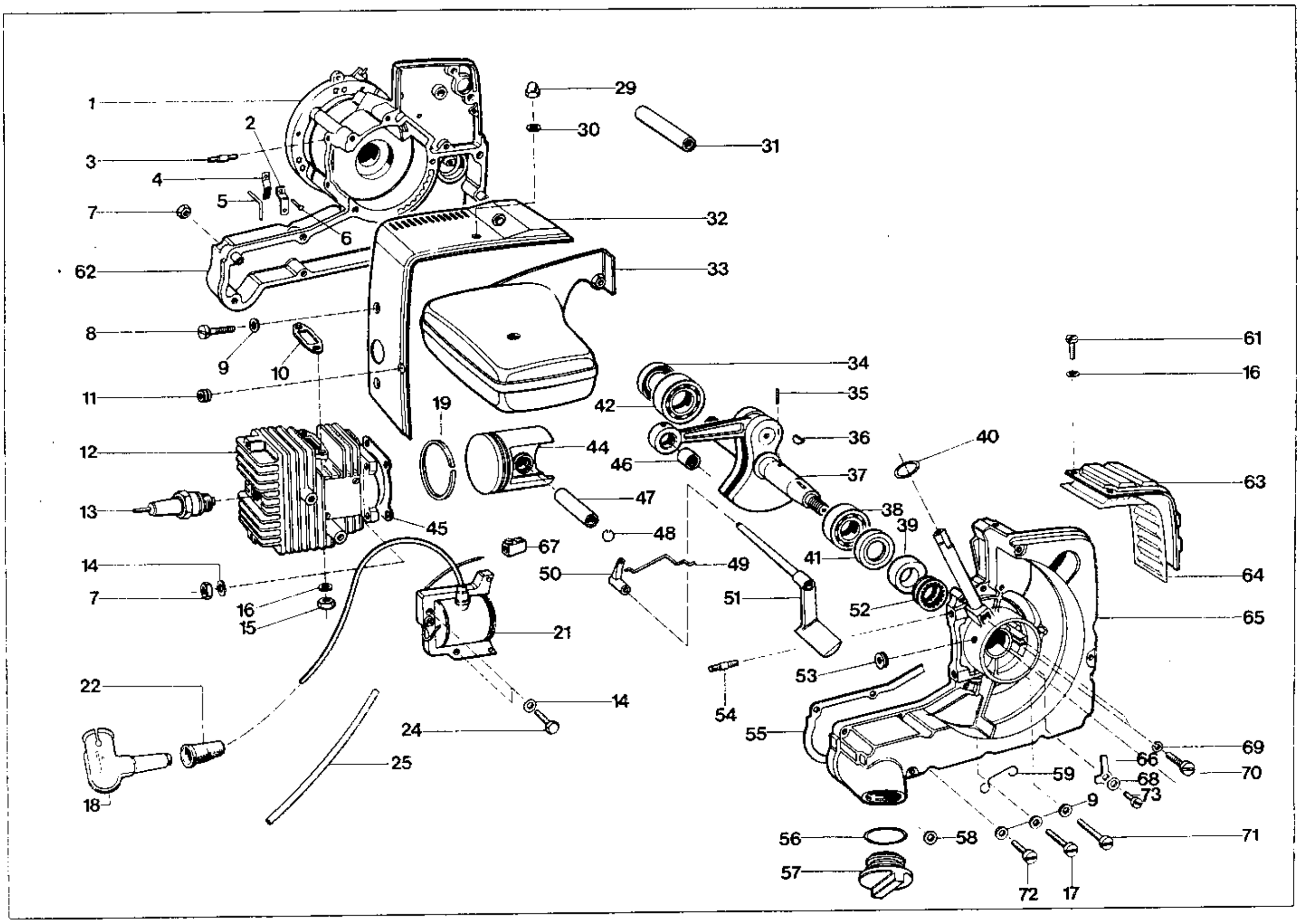


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	**Best.-Nr.** **Order Nr.** **No. de Cde.** **Ref.-Nr.**				
65	**21 00 253**	ZB Kurbelgehäuse Zünders. (enth. Pos. 40)	Crankcase, Ignition Side (Item 40 incl.)	Carter moteur, côté allumage cpl. (comprend pos. 40)	Caja de cambio, lado del encendido, mont (pos. 40 incl.)
66	**00 35 124**	Sicherungsblech	Safety Washer	Rondelle frein	Chapa de seguro
67	**00 65 201**	Klemme	Cable Clamp	Serre-fil	Borne de unión
68	**00 34 156**	Federring 4	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
69	**00 30 114**	Federring	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
70	**00 10 193**	Zyl. Schraube 6 x 25	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
71	**00 10 205**	Zyl. Schraube 6 x 65	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
72	**00 10 221**	Zyl. Schraube 6 x 30	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
73	**00 10 117**	Zyl. Schraube 4 x 10	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico

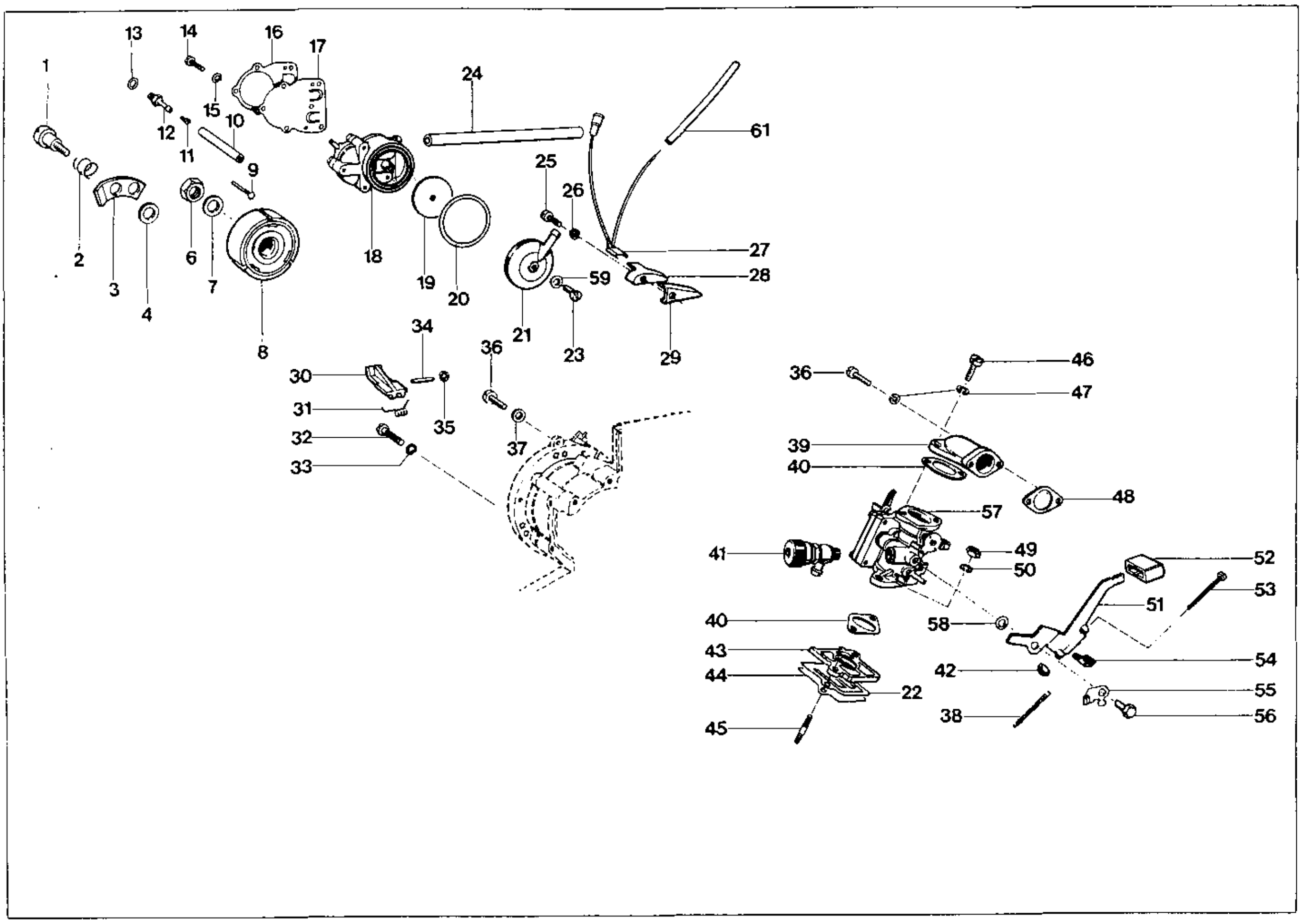


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.				
1	00 11 170	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
2	00 70 163	Druckfeder	Spring	Ressort	Resorte
3	20 43 426	Kupplungsschuh	Clutch Shoe	Patin d'embrayage	Patin de acoplamiento
4	00 30 117	Scheibe M 8	Washer	Rondelle	Arandela
6	00 20 136	Mutter M 12 x 1,5 links	Hex. Nut L. H.	Ecrou à gauche	Tuerca sinistra
7	00 30 103	Scheibe 13	Washer	Rondelle	Arandela
8	35 00 183	ZB Fliehkraftkupplung (enth. Pos. 9)	Clutch, assy (item 9 incl.)	Embrayage, cpl. (comprend pos. 9)	Embrague, mont. (pos. 9 incl.)
9	00 44 177	Halbrundniet	Rivet	Rivet	Remache
10	00 64 300	Schlauch	Hose	Tuyau	Tubo
11	00 10 245	Zyl. Schraube AM 3 x 6	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
12	20 31 596	Nippel	Nipple	Raccord	Conexion
13	00 61 117	Dichtung	Gasket	Joint	Junta
14	00 10 108	Zyl. Schraube AM 4 x 12	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
15	00 34 156	Federring 4	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
16	20 61 305	Dichtung	Gasket	Joint	Junta
17	20 63 177	Pumpenmembran	Diaphragm	Membrane	Membrana
18	27 00 218	ZB Kraftstoffpumpe (enth. Pos. 14–18)	Fuel Pump, assy. (item 14–18 incl.)	Pompe d'essence, cpl. (comprend pos. 14–18)	Bomba gasolina, mont (pos. 14–18 incl.)
19	20 48 205	Filter	Filter	Filtre	Filtro
20	00 61 162	Dichtung	Gasket	Joint	Junta
21	20 12 398	Pumpenunterteil	Pump cover	Couvercle de pompe	Cubierta
22	20 42 245	Einlaß-Membran	Inlet Diaphragm	Membrane de commande	Membrana de succión
23	00 10 268	Zyl. Schraube AM 4 x 30	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
24	00 64 139	PVC-Schlauch 5 x 1,5	Hose	Tuyau	Tubo
25	00 10 146	Zyl. Schraube AM 4 x 20	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
26	00 34 126	Federscheibe B 4	Spring washer	Rondelle élastique	Arandela elástica
27	00 84 541	Kurzschlußkabel	Short Circuit Cable	Câble court-circuit	Cable corto-circuito
28	20 74 508	Anschlagstück	Stroke	Fixation	Tope
29	00 73 194	Anschlagfeder	Spring	Ressort	Resort
30	20 74 510	Taste	Key	Touche	Tecla
31	00 73 180	Biegefeder	Spring	Ressort	Resorte
32	00 10 241	Zyl. Schraube M 8 x 35	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
33	00 34 164	Federring 8	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
34	00 42 193	Steckkerbstift 3 x 24	Pin	Goupille	Pasador
35	00 55 125	Greifring	Grip Ring	Bague	Anillo
36	00 10 191	Zyl. Schraube 6 x 20	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
37	00 34 158	Federring	Spring Ring	Rondelle élastique	Anillo elástico

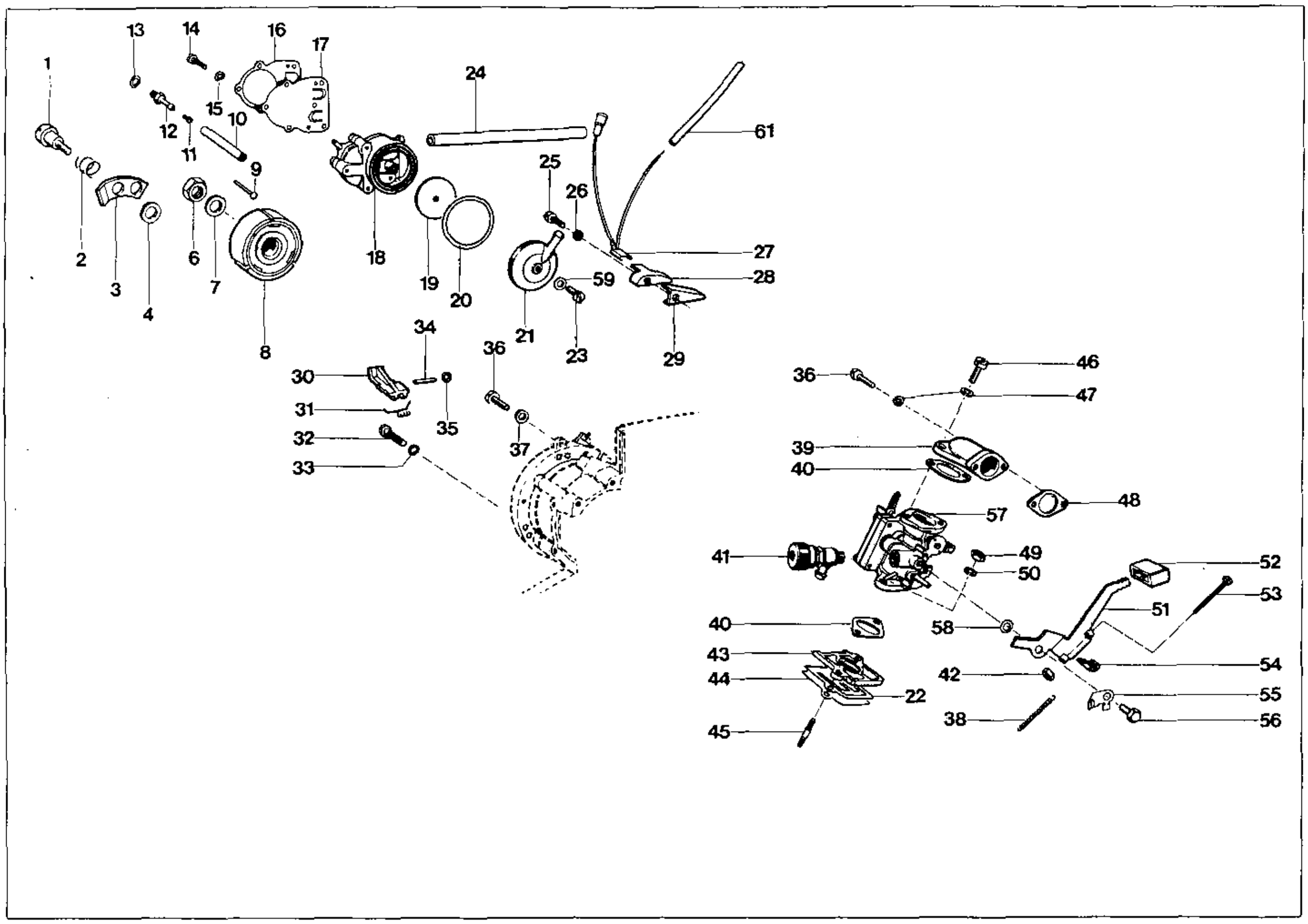


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.				
38	00 71 163	Drehzahlfeder	Spring	Ressort	Resorte
39	20 12 302	Krümmer	Elbow	Coude	Code
40	20 61 225	Vergaserdichtung	Gasket	Joint	Junta
41	27 00 213	Benzinhahn	Fuel Valve	Robinet d'essence	Grifo gasolina
42	00 20 135	Mutter M 3	Nut	Ecrou	Tuerca
43	20 12 385	Einlaßmembranplatte	Inlet Diaphragm Plate	Plaque de membrane	Tapa de membrana
44	20 61 222	Einlaßdichtung	Inlet Gasket	Joint d'admission	Junta de entrada
45	00 15 154	Stiftschraube 6 x 25	Stud	Prisonnier	Tornillo sin cabeza
46	00 10 143	Zyl. Schraube 6 x 15	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
47	00 34 158	Federring 6	Spring Ring	Rondelle élastique	Arandela elástica
48	20 61 224	Krümmerdichtung	Carburetor Gasket	Joint de carburateur	Junta del carburador
49	00 20 102	6 Kt. Mutter M 6	Hex Nut	Ecrou 6 P.	Tuerca exagonal
50	00 34 120	Schnorrsicherung 6	Circlip	Arrêtage	Arandela estriada
51	28 00 154	Bedienungshebel	Lever	Levier	Palanca
52	20 74 507	Knopf	Button	Boutton	Botón
53	00 10 248	Zyl. Schraube AM 3 x 40	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilindrico
54	20 43 522	Führungsstück	Guide	Guidage	Casquillo de guia
55	00 73 189	Anschlagfeder	Spring	Ressort	Resorte
56	00 11 180	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
57	23 00 274	Vergaser	Carburetor	Carburateur	Carburador
–	06 10 326	Vergaser-Reparatursatz	Repair Kit	Jeu d'outils de reparation	Juego de repuesto
58	00 72 111	Tellerfeder	Disc Spring	Ressort plat	Muello de disco
59	00 61 162	Dichtring 4,5	Gasket	Joint	Junta
61	00 64 292	Schlauch	Hose	Tuyau	Tubo

Numerisches Teileverzeichnis — Numerical parts list — Tableau numérique des pieces — Tabla numerica de piezas

Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.	Seite Pag	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-Nr.	Seite Pag.
00 10 108	23	00 31 241	15	00 64 300	23	20 42 245	23	22 00 401	19
● 00 10 117	21	00 31 242	15	00 64 325	17	20 43 426	23	22 00 440	17
00 10 143	15,19,25	00 31 378	15	00 66 168	17	20 43 501	15	22 00 639	19
● 00 10 143	15	00 33 137	15	00 68 188	19	20 43 522	25	22 00 575	19
00 10 146	23	00 34 107	17	00 70 163	23	20 45 310	15	23 00 101	17
00 10 191	23	00 34 114	17,23	00 70 216	15	20 45 492	15	23 00 274	25
00 10 193	15,21	00 34 120	25	00 71 163	25	20 48 197	15	● 23 00 553	17
00 10 205	21	00 34 126	17,23	00 72 111	25	20 48 199	19	24 00 164	17
00 10 211	17	00 34 156	23	00 72 120	15	20 48 205	23	24 00 166	15
00 10 221	21	00 34 158	15,17,25	00 73 180	23	20 48 233	17	24 00 186	15
00 10 223	15	00 34 164	15,23	00 73 189	25	20 48 252	17	25 00 263	17
00 10 241	23	00 35 124	17	00 73 190	15	20 61 220	19	25 00 264	19
00 10 245	23	00 42 193	23	00 73 193	17	20 61 221	17	26 00 178	15
00 10 248	25	00 42 201	17	00 73 194	23	20 61 222	25	27 00 213	25
00 10 268	23	00 44 177	23	00 73 204	15	20 61 224	25	27 00 218	23
00 11 170	23	00 50 104	19	00 75 101	19	20 61 225	25	27 00 219	23
00 11 180	25	00 50 111	19	00 84 203	17	20 61 276	19	27 00 267	19
00 12 122	17	00 52 107	19	● 00 84 536	17	20 61 305	23	28 00 154	25
00 13 180	15	00 54 168	19	● 00 84 541	23	20 63 177	23	35 00 183	23
00 15 154	25	00 54 169	19	06 10 326	25	20 74 454	15	40 36 143	19
00 15 157	17,19	00 55 116	19	20 11 411	17	20 74 458	15		
00 19 102	15	00 55 125	23	20 12 241	15	20 74 487	15		
00 20 102	17,25	00 55 186	15	20 12 302	25	20 74 495	15		
00 20 135	25	00 55 212	19	20 12 354	15	20 74 505	19		
00 20 136	23	00 61 117	23	20 12 385	25	20 74 506	19		
00 21 157	15	● 00 61 162	23	● 20 12 398	23	20 74 507	25		
00 24 111	17	00 61 221	23	20 23 280	17	20 74 508	23		
00 30 103	23	00 62 143	19	20 31 435	19	20 74 510	23		
00 30 114	21	00 63 152	15	20 31 596	23	20 74 675	15		
00 30 117	23	00 64 138	17	20 33 120	17	21 00 253	21		
00 30 124	17	00 64 139	23	20 36 202	15	21 00 254	19		
00 31 240	15	● 00 64 292	17,25	20 36 203	19	22 00 391	17		

- ● Diese Teile sind gegenüber der Ersatzteilliste Nr. D 9 272 713 neu hinzugekommen.
- ● These parts are in addition to spare parts list no. D 9 272 713.
- ● Cettes pièces sont ajoutées en comparaison de la liste no. D 9 272 713.
- ● Estas nuevas piezas son adicionales a la lista de piezas de recambio no. D 9 272 713.

Allgemeine Richtlinien für die Bestellung von Original SOLO Ersatzteilen:

Ersatzteilbestellungen sind an die SOLO Verkaufsniederlassung oder Generalvertretung zu richten.

Voraussetzung für eine reibungslose Erledigung Ihres Auftrags sind folgende Angaben:

1. Ersatzteil-Bestellnummer
2. gewünschte Anzahl
3. Typenbezeichnung des Geräts
4. gewünschte Versandart

Die Lieferung erfolgt im Rahmen unserer allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen.

Diese Ersatzteilliste ist für Lieferumfang und Ausstattung von SOLO Erzeugnissen unverbindlich. Im Interesse der technischen Weiterentwicklung bleiben Konstruktionsänderungen vorbehalten.

General Directions for ordering original SOLO Spare Parts:

Spare Parts orders are to be placed with the SOLO Sales Branch or SOLO Distributor.

For correct and diligent processing of your order, please give the following information:

1. Spare Part number
2. Quantity
3. Model and serial number
4. Shipping instructions

Delivery is made in accordance with our general sales and delivery conditions.

This Spare Parts list is non-committal for us with regard to delivery and layout of SOLO products. In favour of technical improvements, design modifications are subject to change without notice.

Directives générales pour les commandes de pièces de rechange d'origine SOLO:

Il est indispensable de préciser dans toutes les commandes de pièces:

1. — le numéro de référence de la pièce
2. — la quantité
3. — le type de la machine
4. — le mode d'expédition

Les livraisons sont effectuées dans le cadre de nos conditions générales de vente.

Toutes modifications réservées.

Instrucciones generales para pedir piezas de recambio originales de SOLO

Dirigir todos los pedidos de piezas de recambio a los servicios de venta SOLO o a la representación general de SOLO.

Para que podemos suministrar su pedido sin dificultades, les rogamos nos indiquen:

1. Número de pedido de la pieza de recambio
2. Cantidad
3. Tipo del aparato
4. Forma de envio deseada.

Nuestras condiciones generales de venta se efectuan según es norma en nuestro ramo.

Para suministrar y equipar nuestros productos, no nos comprometemos a atenernos únicamente a nuestra lista de piezas de recambio. En el interés del desarrollo técnico, nos reservamos el derecho de efectuar modificaciones.